



## **Informe Jurídic sobre el #novullpagar**

**El dissabte 28 d'abril , mitjançant comunicat, el govern de la Generalitat va tenir a bé informar a la ciutadania del següent.**

*•Amb motiu de la negativa d'alguns conductors a pagar peatges, el Govern informa que ha de garantir el compliment de la legalitat i informa que la negativa de pagar el peatge és una infracció prevista en el Reglament General de Circulació que té una sanció de mínim 100 euros.*

**Cal advertir, en primer lloc, que hi ha una falsedat evident en aquest text, referent a la quantitat de la sanció en tant que l'article 67 de la Llei preveu que les infraccions lleus seran sancionades amb una multa de fins a 100 euros, és a dir, els 100 euros no son una sanció mínima, sinó , màxima.**

**A part d'aquest manifest error, segurament provocat per les presses d'emetre un comunicat en dissabte per un cos d'advocats de la generalitat triats per criteris de parentiu (recordar cunyada del Sr. Puig) i no pas de mèrit, en l'expressat comunicat no es diu exactament quina és la infracció que provocaria la sanció, cosa realment sorprenent, donades les circumstàncies.**

**En aquest context resulta difícil contradir allò que no s'argumenta i s'expressa com un mer acte de fe. En tot cas, d'un estudi del citat Reglament, entenc que no es pot afirmar de forma rotunda que hi hagi cap infracció del Reglament en quan a la negativa a pagar peatges i per tant, l'anunci de sancions al respecte seria totalment erroni.**

**De forma prèvia cal dir que el que estem analitzant és si es pot sancionar d'acord a les normes administratives que regulen la circulació amb vehicles a motor, és a dir, el que col·loquialment es diu el Codi de Circulació. Altres qüestions d'àmbit civil entre l'empresa concessionària i el ciutadà que no vol pagar no formen part d'aquest estudi.**

**En primer lloc, què ens diu el reglament sobre els senyals**

*Artículo 53. Normas generales sobre señales.*

*1. Todos los usuarios de las vías objeto de esta Ley están obligados a obedecer las señales de la circulación que establezcan una obligación o una prohibición*

*y a adaptar su comportamiento al mensaje del resto de las señales reglamentarias que se encuentren en las vías por las que circulan.*

*A estos efectos, cuando la señal imponga una obligación de detención, no podrá reanudar su marcha el conductor del vehículo así detenido hasta haber cumplido la finalidad que la señal establece.*

*En los peajes dinámicos o telepeajes, los vehículos que los utilicen deberán estar provistos del medio técnico que posibilite su uso en condiciones operativas.*

**Quan el govern ens diu que estem cometent una infracció del Reglament se suposa que estem desobeint algun precepte del mateix. En aquest sentit, quan entrem un peatge, el que normalment trobem és un senyal d'aturada, definida al Reglament com**

**Artículo 153.** *Señales de restricción de paso.*

*Las señales de restricción de paso, para quienes se las encuentren de frente en el sentido de su marcha y a partir del lugar en que están situadas, prohíben o limitan el acceso de los vehículos en la forma que a continuación se detalla:*

*R-200. Prohibición de pasar sin detenerse. Indica el lugar donde es obligatoria la detención por la proximidad, según la inscripción que contenga, de un puesto de aduana, de policía, de peaje u otro, y que tras ellos pueden estar instalados medios mecánicos de detención.*

**Si trobem aquest senyal, òbviament, hem de parar, però un cop hem parat, la llei no ens diu que estiguem obligats a fer res més. Se'ns diu que no podem “reanudar la marxa hasta haber cumplido con la finalidad que la señal establece”. En una duana, per exemple, hem d'estar al que ens digui el policia o autoritat corresponent per tal d'identificar-nos, però en un peatge, no hi ha policies, sinó treballadors que ens demanen que paguem uns diners per tal de passar. Negar-nos a pagar els diners no està tipificat en cap article del Reglament de Circulació com a infracció, i per tant, no és sancionable. En qualsevol cas, possiblement aquest sigui el punt on l'administració vulgui forçar la interpretació del contingut de l'article argumentant que la finalitat de l'aturada és, precisament, pagar el peatge, però això és merament interpretatiu i discutible, ja que enlloc s'estableix, des d'un punt de vista administratiu, (Important) que hàgim de complir allí i en aquell moment amb un suposat contracte entre l'usuari i una concessionària privada ni que la finalitat**

**del senyal sigui específicament que ens aturem per tal de pagar. (ens diuen que ens aturem, nosaltres ens aturem, i punt)**

**Un cop aturats i havent acomplert amb la senyalització, hem de continuar la nostra marxa, si no volem incórrer en una infracció, en aquest cas la de l'article 2 en relació al 9.1 de la Llei.**

*Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes (artículo 9.1 del texto articulado).*

**Per tant, la nostra obligació es continuar la marxa, ja que sinó estem molestant a d'altres usuaris. Però és clar, tenim la barrera al davant, per tant, el peatge ens ha d'aixecar la barrera per tal de poder complir amb la nostra obligació. Cal remarcar que no ens poden retenir al peatge, perquè llavors podrien incórrer en un delict de coaccions (penso que no es produeix estrictament una detenció il·legal des d'un punt de vista penal)**

**En aquest punt esdevé important el tema del semàfor. Si l'empleat aixeca la barrera amb semàfor verd, la infracció és inexistent, hem parat tal i com mana el senyal, i marxem. Cap sanció des d'un punt de vista del reglament perquè no hi ha cap infracció. Però que passa si el passem en vermell?.**

**De forma prèvia caldria analitzar si estem davant un semàfor reglamentari o és un element purament informador del pagament del peatge. En aquest sentit, el reglament ens indica, a l'anexe I article 4.2 quins son els semàfors circulars per als vehicles i no n'hi ha cap que sigui igual als semàfors dels peatges, per la qual cosa, entenc que no s'adeqüen al reglament i per tant no poden tenir consideració de senyal de trànsit Per tant, passar el semàfor en vermell tampoc seria infracció ja que aquell semàfor no seria un senyal previst al propi reglament.**

**En tot cas, i per evitar problemes , l'ideal seria passar en verd, que fa de l'acció sigui absolutament legal. En aquest sentit, el treballador no ens pot obligar a passar en vermell perquè ningú pot obligar a cometre una infracció, i ens situaria de nou en l'àmbit de la coacció. Per tant, el**

**treballador ha de posar el semàfor verd perquè sinó podria incórrer ell mateix en un delictes si ens vol obligar a passar en vermell. Tot plegat si considerem reglamentari el semàfor, (que ja hem dit que es molt dubtós).**

**En cas que el treballador no vulgui aixecar la barrera o posar el semàfor en verd, caldria posar-ho de manifest a l'autoritat competent (mossos).**

**En referència a les vies de teletac exclusiu, caldria anar en compte perquè l'últim apartat de l'article 53 diu que** *En los peajes dinámicos o telepeajes, los vehículos que los utilicen deberán estar provistos del medio técnico que posibilite su uso en condiciones operativas.* Per tant entrar en un teletac sense l'aparell oportú ja de per si podria ser considerat una infracció lleu

En aquest punt, s'hauria de comprovar si en les vies de pagament automàtic en les que hi ha també teletac hi ha el senyal d'obligació d'aturada. Per lògica no hi hauria de ser perquè amb el teletac no hi ha l'obligació d'aturar-se, i no és una via exclusiva perquè es pot pagar amb targeta de crèdit. Si això fos així, no hi hauria ni l'obligació d'aturar-se i per tant, es podria exigir el pas sense el risc d'haver infringit el senyal d'aturada perquè, senzillament, aquest senyal no existeix.

En tot cas, el problema de tot plegat és que, com ja hem advertit, les hipotètiques sancions podrien venir per una interpretació "sui generis" de l'article 53 del Reglament. En aquests sentit, tot i que es podrien recórrer aquestes sancions, hi ha un problema, el procediment sancionador està emparat en el Procediment administratiu i aquest sempre imposa l'execució de la sanció de forma immediata un cop finalitzat el procediment sancionador. És a dir, que malgrat hi hagi recurs, hauríem de pagar i esperar el resultat del procediment judicial que volguéssim iniciar al respecte.

Cal afegir en aquest punt el tema de les sancions, i que els 100 euros, com hem indicat abans, és una sanció màxima., En aquest sentit, atenent el principi de proporcionalitat, aplicar 100€ en un primer moment seria clarament abusiu.

Per altra banda, i en referència a la consideració d'autoritat dels empleats de les autopistes, cal fer referència a que això no és del tot exacte. **La llei franquista 8/1972, 10 mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión. Diu al seu article 29 que**

*1. El concesionario deberá cuidar la perfecta aplicación de las normas y reglamentos sobre uso, policía y conservación de la autopista concedida.*

*2. El personal encargado de la vigilancia de la autopista, en ausencia de los agentes públicos competentes, y cuando por la excepcionalidad de la situación se requiera, podrá adoptar las disposiciones necesarias en orden a la regulación del tráfico*

*formulando, en su caso, las denuncias procedentes conforme al Código de la Circulación, y quedando investidos temporalmente de carácter de autoridad.*

*3. En las autopistas que tengan implantado el sistema de peaje dinámico o telepeaje, para acreditar los hechos podrá utilizarse, previa homologación por la Administración, cualquier sistema o medio técnico, mecánico o de reproducción de imagen que identifique a los vehículos, que constituirá medio de prueba suficiente en la denuncia que formule el personal de la empresa concesionaria, debidamente autorizado al efecto, en el procedimiento sancionador por infracción de la obligación relativa a la utilización de estos sistemas contenida en el artículo 53.1 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.*

Es a dir, en casos excepcionals i en absència d'agents públics, poden ser investits temporalment d'autoritat. La paraula excepcionalitat és important en aquests casos i no podem entendre que siguin autoritat de forma "habitual". Des de el meu punt de vista, que un vehicle no pagui 2 euros de peatge no és un cas que tingui aquest caràcter excepcional, essent la interpretació contrària un abús de dret.

En conclusió, entenc que l'administració no pot iniciar un procés de sancions multitudinari que pot acabar als jutjats contenciosos administratius amb moltes possibilitats de fracàs malbaratant recursos públics i privats d'una forma significativa. (Més enllà del desgast polític que pot suposar). Tenint en compte el que hem analitzat, sembla més una manera d'espantar a la gent que no pas una realitat jurídica. En tot cas, tot això dependrà al final de l'actitud dels ciutadans en continuar amb els #novullpagar. Penso que a aquestes alçades no ens podem tirar enrere i hauríem d'oferir alternatives de defensa jurídica conjunta per si el govern volgués continuar per aquest camí incert. Segur que trobarem partits polítics i entitats que podran garantir els drets de tots plegats i denunciar l'abús de dret que suposa un govern que força la llei i treballa pels interessos econòmics i no pels seus ciutadans.

En tot cas, estic convençut que els nostres il·lustres governants seguiran un altre camí molt més fàcil, modificar el Reglament i incorporar de forma expressa com a sanció el fet de no pagar els peatges, segur que Abertis trobarà aliats a Madrid disposats a fer-ho.

### **Diverses associacions independentistes ofereixen assessorament jurídic per als qui siguin multats per no pagar els peatges dins la campanya #novullpagar.**

Ara o Mai, Cadci, Irreductibles, Contracte per Catalunya, (...) son algunes de les associacions que han unit esforços per tal d'oferir respostes i assessorament gratuït per a les persones que puguin ser multades pel Servei Català de Transít per no pagar peatges dins la campanya #novullpagar. Les associacions citades, que formen part del moviment d'insummissió fiscal

anomenat #diemprou iniciat pels Siuranenc Andreu Bartolomé han elaborat un extens informe jurídic on analitzen la viabilitat jurídica de les sancions anunciades pel Servei Català de Trànsit i conclouen que la administració no pot iniciar un procés de sancions multitudinari que pot acabar als jutjats amb moltes possibilitats de fracàs malbaratant recursos públics i privats d'una forma significativa només per protegir els interessos d'una concessionària privada i recomanen continuar amb l'activitat de protesta oferint alternatives de defensa jurídica conjunta per si el govern volgués continuar per un camí incert que suposa forçar la llei en perjudici dels propis ciutadans.

Podem llegir l'informe així com seguir les activitats d'insummissió ja iniciades a la web

# Estudi jurídic sobre #novullpagar

Aquest es un extens estudi jurídic que us hem preparat des del punt de vista legal sobre les sancions que vol aplicar el govern català, i que demostren la feblesa dels seus arguments legals.

**Irreductibles, Ara o Mai i Cadci oferim assessoria jurídica exclusivament a totes aquelles persones que rebin una multa. Ens podeu contactar a [info@catalunyadiuprou.cat](mailto:info@catalunyadiuprou.cat).**

En breu també arrencarem també la campanya d'insubmissió a la renda.

El dissabte 28 d'abril , mitjançant comunicat, el govern de la Generalitat va tenir a bé informar a la ciutadania del següent.

Amb motiu de la negativa d'alguns conductors a pagar peatges, el Govern informa que ha de garantir el compliment de la legalitat i informa que la negativa de pagar el peatge és una infracció prevista en el Reglament General de Circulació que té una sanció de mínim 100 euros.

**Cal advertir en primer lloc, que hi ha una falsedat evident en aquest text, en quant a la quantitat de la sanció, en tant que l'article 67 de la Llei preveu que les infraccions lleus seran sancionades amb una multa de fins a 100 euros, és a dir, els 100 euros no son una sanció mínima, sinó , màxima.**

A part d'aquest manifest error, segurament provocat per les presses d'emetre un comunicat en dissabte per un cos d'advocats de la Generalitat triats per criteris de parentiu (recordar cunyada del Sr. Puig) i no pas de mèrit, en l'expressat comunicat no és diu exactament quina és la infracció que provocaria la sanció, cosa realment sorprenent, donades les circumstàncies.

En aquest context resulta difícil contradir allò que no s'argumenta i s'expressa com un mer acte de fe. En tot cas, d'un estudi del citat Reglament, entenc que **no es pot afirmar de forma rotunda que hi hagi cap infracció del Reglament en quan a la negativa a pagar peatges i per tant, l'anunci de sancions al respecte seria totalment erroni.**

De forma prèvia cal dir que el que estem analitzant és si es pot sancionar d'acord a les normes administratives que regulen la circulació amb vehicles a motor, és a dir, el que col·loquialment es diu el Codi de Circulació. Altres qüestions d'àmbit civil entre l'empresa concessionària i el ciutadà que no vol pagar no formen part d'aquest estudi.

En primer lloc, què ens diu el reglament sobre els senyals

Artículo 53. Normas generales sobre señales.

1. Todos los usuarios de las vías objeto de esta Ley están obligados a obedecer las señales de la circulación que establezcan una obligación o una prohibición y a adaptar su comportamiento al mensaje del resto de las señales reglamentarias que se encuentren en las vías por las que circulan.

A estos efectos, cuando la señal imponga una obligación de detención, no podrá reanudar su marcha el conductor del vehículo así detenido hasta haber cumplido la finalidad que la señal establece.

En los peajes dinámicos o telepeajes, los vehículos que los utilicen deberán estar provistos del medio técnico que posibilite su uso en condiciones operativas.

**Quan el govern ens diu que estem cometent una infracció del Reglament se suposa que estem desobeint algun precepte del mateix. En aquest sentit, quan entrem un peatge, el que normalment trobem es un senyal d'aturada, definida al Reglament com**

Artículo 153. Señales de restricción de paso.

Las señales de restricción de paso, para quienes se las encuentren de frente en el sentido de su marcha y a partir del lugar en que están situadas, prohíben o limitan el acceso de los vehículos en la forma que a continuación se detalla:

R-200. Prohibición de pasar sin detenerse. Indica el lugar donde es obligatoria la detención por la proximidad, según la inscripción que contenga, de un puesto de aduana, de policía, de peaje u otro, y que tras ellos pueden estar instalados medios mecánicos de detención.

**Cal puntualitzar que aquests senyals no es troben als carrils dels teletacs ni als carrils automàtics compartits amb teletac i pagament de targeta, per la qual cosa, no hi ha obligació de parar.** En tot cas tractarem aquest tema posteriorment.

**Si trobem aquest senyal, òbviament, hem de parar, però un cop hem parat, la llei no ens diu que estiguem obligats a fer res més. Se'ns diu que no podem "reanudar la marcha hasta haber cumplido con la finalidad que la señal establece".** En una duana, per exemple, hem d'estar al que ens digui el policia o autoritat corresponent per tal d'identificar-nos, però en un peatge, no hi ha policies, sinó treballadors que ens demanen que paguem uns diners per tal de passar. **Negar-nos a pagar els diners no està tipificat en cap article del Reglament de Circulació com a infracció, i per tant, no és sancionable.**

En qualsevol cas, possiblement aquest sigui el punt on l'administració vulgui forçar la interpretació del contingut de l'article argumentant que la finalitat de l'aturada és, precisament, pagar el peatge, però això és merament interpretatiu i discutible, ja que enlloc s'estableix, des d'un punt de vista administratiu, (Important) que hàgim de complir allí i en aquell moment amb un suposat contracte entre l'usuari i una concessionària privada ni que la finalitat del senyal sigui específicament que ens aturem per tal de pagar. (ens diuen que ens aturem, nosaltres ens aturem, i punt)

**Un cop aturats i havent acomplert amb la senyalització, hem de continuar la nostra marxa, si no volem incórrer en una infracció** a las personas, o daños a los bienes (artículo 9.1 del texto articulado).

**Per tant, la nostra obligació es continuar la marxa, ja que sinó estem molestant a d'altres usuaris.** Però és clar, tenim la barrera al davant, **per tant, el peatge ens ha d'aixecar la barrera per tal de poder complir amb la nostra obligació.** Cal remarcar que no ens poden retenir al peatge, perquè llavors podrien incórrer en un delicte de coaccions (penso que no es produeix estrictament una detenció il·legal des d'un punt de vista penal)

En aquest punt esdevé important el tema del semàfor. Si l'empleat aixeca la barrera amb semàfor verd, la infracció és inexistent, hem parat tal i com mana el senyal, i marxem. Cap sanció des d'un punt de vista del reglament perquè no hi ha cap infracció. Però que passa si el passem en vermell?.

**De forma prèvia caldria analitzar si estem davant un semàfor reglamentari o és un element purament informador del pagament del peatge.** En aquest sentit, el reglament ens indica, a l'anex I article 4.2 quins son els semàfors circulars per als vehicles i no n'hi ha cap que sigui igual als semàfors dels peatges, per la qual cosa, entenc que no s'adeqüen al reglament i per tant no poden tenir consideració de senyal de trànsit Per tant, passar el semàfor en vermell tampoc seria infracció ja que aquell semàfor no seria un senyal previst al propi reglament.

En tot cas, i per evitar problemes , l'ideal seria passar en verd, que fa de l'acció sigui absolutament legal. **En aquest sentit, el treballador no ens pot obligar a passar en vermell perquè ningú por obligar a cometre una infracció,** i ens situaria de nou en l'àmbit de la coacció. Per tant, **el treballador ha de posar el semàfor verd perquè sinó podria incórrer ell mateix en un delicte si ens vol obligar a passar en vermell. Tot plegat si considerem reglamentari el semàfor, (que ja hem dit que es molt dubtós).**



En cas que el treballador no vulgui aixecar la barrera o posar el semàfor en verd, caldria posar-ho de manifest a l'autoritat competent (mossos).

En referència a les vies de teletac exclusiu, caldria anar en compte perquè l'últim apartat de l'article 53 diu que En los peajes dinámicos o telepeajes, los vehículos que los utilicen deberán estar provistos del medio técnico que posibilite su uso en condiciones operativas. **Per tant entrar en un teletac sense l'aparell oportú ja de per si podria ser considerat una infracció lleu.**

En aquest punt, **s'hauria de comprovar si en les vies de pagament automàtic en les que hi ha també teletac hi ha el senyal d'obligació d'aturada.** Per lògica no hi hauria de ser perquè amb el teletac no hi ha l'obligació d'aturar-se, i no és una via exclusiva perquè es pot pagar amb targeta de crèdit.

**Si això fos així, no hi hauria ni l'obligació d'aturar-se i per tant, es podria exigir el pas sense el risc d'haver infringit el senyal d'aturada** perquè, senzillament, aquest senyal no existeix.

Aquest punt és important per si el servei Català de trànsit considera infracció el fet de no haber cumplido con la finalidad que la señal establece. (Recordeu, article 53 del Reglament.) **Si fos així, tot i que seria discutible l'argument, el #novullpagar es podria fer a les vies on no hi ha el senyal d'obligació d'aturada i no son exclusives de teletac.**(Nota. En aquests moments desconec si en aquests carrils compartits entre teletac i targeta existeix el senyal d'aturada obligatòria, tot i que no seria lògic ja que , insisteixo, els vehicles amb teletac no paren)

En tot cas, el problema de tot plegat és que, com ja hem advertit, **les hipotètiques sancions podrien venir per una interpretació "sui generis" de l'article 53 del Reglament.** En aquests sentit, tot i que es podrien recórrer aquestes sancions, hi ha un problema, el procediment sancionador està emparat en el Procediment administratiu i aquest sempre imposa l'execució de la sanció de forma immediata un cop finalitzat el procediment sancionador. És a dir, que malgrat hi hagi recurs, hauríem de pagar i esperar el resultat del procediment judicial que volguéssim iniciar al respecte.

Cal afegir en aquest punt el tema de les sancions, i que els 100 euros, com hem indicat abans, és una sanció màxima., En aquest sentit, atenent el principi de proporcionalitat, aplicar 100€ en un primer moment seria clarament abusiu.

Per altra banda, i **en referència a la consideració d'autoritat dels empleats de les autopistes**, cal fer referència a que això no és del tot exacte. **La llei franquista 8/1972, 10 mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.** Diu al seu article 29 que:

1. El concesionario deberá cuidar la perfecta aplicación de las normas y reglamentos sobre uso, policía y conservación de la autopista concedida.
2. El personal encargado de la vigilancia de la autopista, en ausencia de los agentes públicos competentes, y cuando por la excepcionalidad de la situación se requiera, podrá adoptar las disposiciones necesarias en orden a la regulación del tráfico formulando, en su caso, las denuncias procedentes conforme al Código de la Circulación, y quedando investidos temporalmente de carácter de autoridad.
3. En las autopistas que tengan implantado el sistema de peaje dinámico o telepeaje, para acreditar los hechos podrá utilizarse, previa homologación por la Administración, cualquier sistema o medio técnico, mecánico o de reproducción de imagen que identifique a los vehículos, que constituirá medio de prueba suficiente en la denuncia que formule el personal de la empresa concesionaria, debidamente autorizado al efecto, en el procedimiento sancionador por infracción de la obligación relativa a la utilización de estos sistemas contenida en el artículo 53.1 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

**Es a dir, en casos excepcionals i en absència d'agents públics, poden ser investits temporalment d'autoritat. La paraula excepcionalitat és important en aquests casos i no podem entendre que**

**siguin autoritat de forma “habitual”. Des de el meu punt de vista, que un vehicle no pagui 2 euros de peatge no és un cas que tingui aquest caràcter excepcional, essent la interpretació contrària un abús de dret.**

En conclusió, **entenc que l' administració no pot iniciar un procés de sancions multitudinari, que pot acabar als jutjats contenciosos administratius amb moltes possibilitats de fracàs** malbaratant recursos públics i privats d'una forma significativa. (Més enllà del desgast polític que pot suposar).

**Tenint en compte el que hem analitzat, sembla més una manera d'espantar a la gent que no pas una realitat jurídica.** En tot cas, tot això dependrà al final de l'actitud dels ciutadans en continuar amb els #novullpagar. Penso que a aquestes alçades no ens podem tirar enrere i hauríem d'oferir alternatives de defensa jurídica conjunta per si el govern volgués continuar per aquest camí incert. Segur que trobarem partits polítics i entitats que podran garantir els drets de tots plegats i denunciar l'abús de dret que suposa un govern que força la llei i treballa pels interessos econòmics i no pels seus ciutadans.

En tot cas, estic convençut que els nostres il·lustres governants seguiran un altre camí molt més fàcil, modificar el Reglament i incorporar de forma expressa com a sanció el fet de no pagar els peatges, segur que Abertis trobarà aliats a Madrid disposats a fer-ho.

Lluís Gibert  
Advocat